



Revue d'histoire
des chemins de fer

Revue d'histoire des chemins de fer

38 | 2008

La gare et la ville

Les chemins de fer touristiques : des « petits trains » singuliers et pluriels

Scenic railways: singular and plural “petits trains”

Jean-Jacques Marchi



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/506>

DOI : 10.4000/rhcf.506

Éditeur

Association pour l'histoire des chemins de fer

Édition imprimée

Date de publication : 31 mai 2008

Pagination : 190-212

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Jean-Jacques Marchi, « Les chemins de fer touristiques : des « petits trains » singuliers et pluriels », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 38 | 2008, mis en ligne le 10 mai 2011, consulté le 02 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/506> ; DOI : 10.4000/rhcf.506

Tous droits réservés

Les chemins de fer touristiques : des « petits trains » singuliers et pluriels

Jean-Jacques MARCHI¹

Pour un non initié, un chemin de fer touristique ressemble à une énigme. Voici une voie ferrée où poussent les herbes folles. Encore une voie ferrée désaffectée, une de plus. Et puis soudain, les rails grincent, un coup de sifflet retentit, et dans un bruit de tonnerre apparaît comme jaillie des temps anciens une locomotive à vapeur tirant quelques voitures aux peintures rafraîchies. Des fenêtres sortent des têtes ravies : enfants, parents, grands-parents, toutes générations confondues. La joyeuse bande s'éloigne dans une odeur de fumée très particulière. Rencontre à première vue singulière, mais les trains touristiques sont pluriels.

La difficulté d'une définition

Les chemins de fer touristiques font l'objet de définitions diverses : il en existe presque autant que d'auteurs dissertant sur le sujet. Nous y voyons le résultat de la difficulté à appréhender une réalité tout à la fois diverse et diffuse. Avec la dose d'arbitraire inhérente à tout choix, nous proposons la définition suivante :

Chemin de fer touristique (ou « petit train »)² : chemin de fer qui génère des flux touristiques non affectables à un besoin de transport.

1- Doctorant ès-Sciences économiques, spécialité « histoire économique », à l'université de Bordeaux IV (directeur de recherche : M. le professeur Bertrand Blancheton). La plupart des éléments repris dans cet article est issue du mémoire de Master 2 recherche du même auteur (avec le même directeur de recherche) : « Les chemins de fer touristiques entre nostalgie et innovation (1957-2007) », mémoire soutenu en juin 2007.

2- Dans la suite de cet article, nous utiliserons indifféremment le terme de « chemin de fer touristique » ou de « petit train ».

Couvrant des distances relativement courtes avec des convois circulant à faible vitesse, il est emprunté dans le cadre des loisirs pour l'agrément, pour la visite de sites ou la découverte d'un patrimoine ferroviaire préservé³.

Une première mesure du phénomène

Bien qu'il existe en France une « nébuleuse » d'environ 190 structures de toutes tailles et de toutes natures qui pourraient plus ou moins revendiquer un titre de chemin de fer touristique, nous comptons quelque 80 chemins de fer touristiques au sens de notre définition. Les 51 chemins de fer touristiques pour lesquels nous disposons de données⁴ représentent une fréquentation annuelle de 2 357 000 visiteurs en 2006, en légère hausse (de 8 à 9 %) par rapport à 1991 (2 170 000 visiteurs). Si nous y ajoutons la fréquentation plausible des « petits trains » pour lesquels nous n'avons pas de données, et (en faisant une entorse très provisoire à notre définition), les flux générés par les circulations de matériels préservés ainsi que par les trains touristiques exploités par la SNCF, nous pouvons raisonnablement tabler sur une fréquentation annuelle d'environ trois millions de voyageurs⁵. Cet ordre de grandeur représente seulement dix jours de fréquentation d'un système de transport urbain comme celui de l'agglomération bordelaise mais le nombre d'entrées annuelles du Château de Versailles : le phénomène des chemins de fer touristiques apparaît donc marginal au regard du transporteur mais substantiel du point de vue du professionnel du tourisme.

3- Nous excluons donc de cette étude : les circulations par rail de touristes sur toute distance qui constituent des *trajets* pour accéder à un lieu de villégiature, les lignes ferroviaires classiques à *caractère plus ou moins touristique*, les trains touristiques exploités par la SNCF (qui empruntent épisodiquement ces lignes), les entreprises organisatrices de voyages ferroviaires, les trains de luxe, les musées présentant des matériels en exposition statique sans circulation, les petits trains à caractère de manège des parcs d'attractions, les trains de jardin que possèdent ici ou là quelques particuliers passionnés, les funiculaires, les cyclo-draisines, les petits trains routiers (à pneus), les modèles réduits ferroviaires (de type « train électrique » ou « vapeur vive »). Ainsi nous considérons que tout réseau dont l'écartement est strictement inférieur à 38 cm relève du modélisme ferroviaire, et non plus du « train réel ».

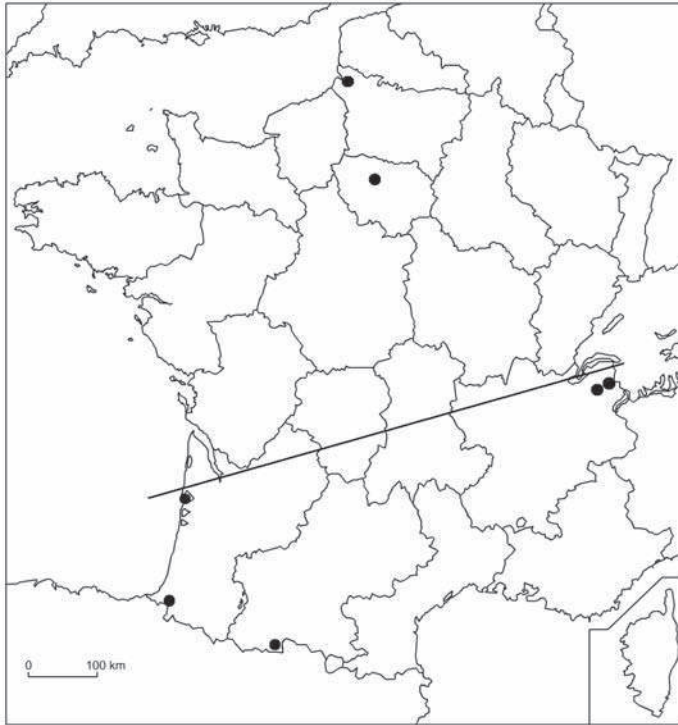
4- L'obtention de données fiables sur les chemins de fer touristiques constitue un exercice délicat, y compris pour le syndicat professionnel du domaine, l'UNECTO : le faible taux de réponse aux sollicitations, le goût du secret, les comptages artisanaux constituent des maux hélas assez répandus. Toutefois, les résultats obtenus donnent des ordres de grandeur qui correspondent à la réalité.

5- Chiffre déjà avancé dans par J.-M. Gasc en 1994 et confirmé à nouveau pour l'année 2006, Jean-Michel Gasc, « Les chemins de fer touristiques », état des lieux réalisé pour l'AFIT (Agence française d'ingénierie touristique), 1994.

Les chemins de fer touristiques en dynamique historique

L'« éclosion » des chemins de fer touristiques

Plus qu'un long discours, la comparaison des cartes des chemins de fer touristiques exploités en 1957 (carte 1) et en 2006 (carte 2) nous paraît édifiante.



Carte 1. Les chemins de fer touristiques en 1957.

À l'Outremer (DOM) : Martinique : 0 / Guadeloupe : 0 / Guyane : 0 / Réunion : 0

Source : Jean-Jacques Marchi, « Les chemins de fer touristiques entre nostalgie et innovation (1957-2007) », mémoire de master 2 recherche, université de Bordeaux IV, 2007, p. 60.

En 1957, seulement 7 structures peuvent être considérées comme des chemins de fer touristiques au sens de notre définition :

- quatre lignes ferroviaires d'accès aux grands sites existent déjà depuis de longues années. Deux systèmes alpins : le Tramway du Mont-Blanc (Haute-Savoie), le Train du Montanvers – Mer de Glace

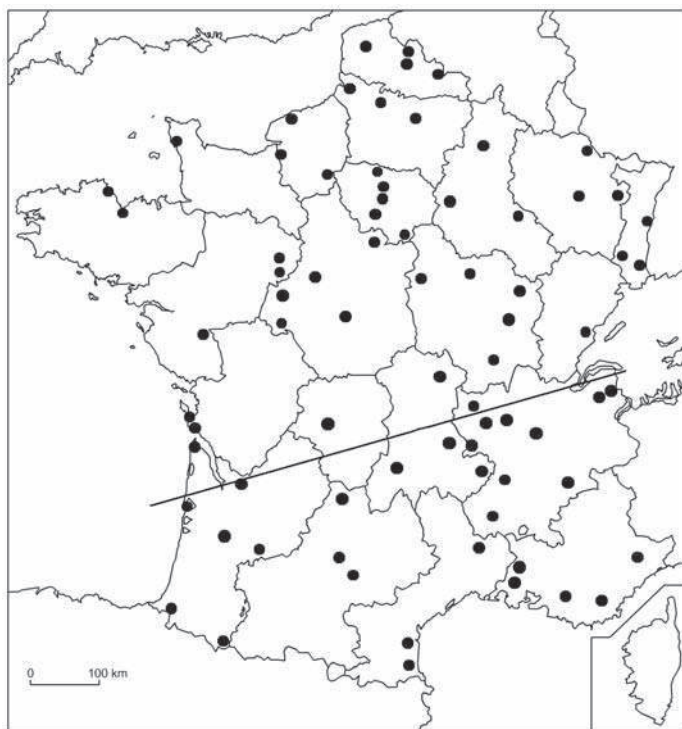
(Haute-Savoie) ; ainsi que deux systèmes pyrénéens : le Petit Train de la Rhune (Pyrénées-Atlantiques) et le chemin de fer Luchon - Superbagnères (Hautes-Pyrénées)⁶ ;

- un petit train de plage, le Tramway du Cap-Ferret (Gironde), dont les premières circulations datent de 1952 ;

- le Petit Train du Jardin d'acclimatation, à Paris, créé dès la fin du XIX^e siècle ;

- un réseau secondaire qui survit tant bien que mal à une époque où les chemins de fer d'intérêt local ferment les uns après les autres : le réseau dit « des bains de mer de la Somme ».

Géographiquement, une ligne semble couper la France des chemins de fer touristiques de 1957 : 5 des 7 structures mentionnées se situent au sud d'une ligne reliant Bordeaux à Genève. La France des chemins de fer touristiques est, en 1957, plutôt « sudiste » (5 réseaux sur 7) et « montagnarde » (4 réseaux sur 7).



Carte 2 : les chemins de fer touristiques en 2006.

À l'Outremer (DOM) : Martinique : 1 / Guadeloupe : 1 / Guyane : 0 / Réunion : 0⁷

Source : *ibid.*, p. 61.

(Notes 6 et 7 : voir page suivante.)

Un demi-siècle plus tard, la France des chemins de fer touristiques est méconnaissable. La première chose qui frappe, c'est le nombre : des chemins de fer touristiques ont « fleuri » un peu partout. De sept « petits trains », nous sommes désormais passés à environ quatre-vingts.

Le deuxième élément à relever, c'est la répartition relativement homogène des chemins de fer touristiques sur le territoire français. La ligne Bordeaux-Genève mentionnée plus haut a disparu sous le flot des créations. On peut tout au plus noter une légère prépondérance du sud de la France, ainsi qu'un vide relatif dans le grand Ouest. Nous pensons que cette diffusion des chemins de fer touristiques sur l'ensemble du territoire a accompagné celle du tourisme, plus spécialement celle du tourisme rural⁸. Relevons au passage l'intérêt des chemins de fer touristiques pour l'aménageur : il n'est pas nécessaire de disposer d'un site grandiose pour lancer un « petit train ».

Dernier aspect notable : la pérennité des lignes ferroviaires d'accès aux grands sites, toujours présentes⁹ et qui font preuve d'une étonnante longévité.

De la passion à l'action

Qui sont les acteurs du mouvement en faveur des chemins de fer touristiques, véritable lame de fond qui a multiplié les chemins de fer touristiques par dix en cinquante ans ? Nous y voyons d'abord des hommes¹⁰ confrontés à des événements vécus par eux comme un traumatisme : la fermeture d'un réseau d'intérêt local, d'une ligne secondaire, l'abandon d'une machine à vapeur, d'un matériel ancien... Parfois, sans aucune incompatibilité avec la motivation précédente, il peut également s'agir de personnes désireuses d'entreprendre la création d'un chemin de fer touristique, le tout s'inscrivant dans le contexte de l'avènement progressif d'une société de loisirs.

6- D'autres systèmes ont existé, mais ils étaient déjà fermés en 1957. Par exemple le chemin de fer Pierrefitte – Cauterets – Luz (PCL) dans les Hautes-Pyrénées.

7- Le « Ti'Train » de La Réunion est officiellement fermé depuis 1999.

8- Plus de la moitié des chemins de fer touristiques évolue justement dans un cadre rural.

9- Une exception toutefois : Le chemin de fer Luchon-Superbagnères, fermé en 1966. Outre les chemins de fer touristiques d'accès aux grands sites, notre « junior » de 1952, le Tramway du Cap-Ferret, notre « ancêtre », le Petit Train du Jardin d'acclimatation, mais également le réseau dit « des Bains de Mer de la Somme » ont tous survécu.

10- Au sens d'être humain mais également valable pour le genre, car les femmes sont très nettement minoritaires dans le milieu des amateurs ferroviaires.

Il est intéressant de noter d'emblée la mobilité géographique assez répandue des pionniers et des amateurs qui suivent les chemins de fer touristiques dont ils s'occupent. Nous y voyons logiquement l'effet de la passion. Nous y reconnaissons également, dans certains cas, la conséquence du désintérêt relatif des habitants de proximité immédiate¹¹.

Autre aspect, qui peut à première vue sembler anecdotique, mais qui correspond à une réalité : les chemins de fer touristiques sont, au moins en partie, une affaire de famille. Le virus ferroviaire se transmet de père en fils. Et les uns comme les autres trouvent parfois leur futur conjoint parmi les amateurs de chemin de fer de l'autre sexe.

Les hommes, toujours passionnés, parfois excentriques, sont vus d'un œil tantôt amusé, tantôt agacé par leurs contemporains. En Gironde, un certain Jacques Milet prend des soins à Arcachon et pendant sa convalescence arpente les dunes du Cap-Ferret. Dans le sable, le trajet est pénible. Apprenant que divers chemins de fer ont existé sur la presque île¹², il se met en tête de rebâtir un chemin de fer entre Bélisaire et la plage océane¹³. Une fois guéri, le voilà au travail. En 1952, après bien des péripéties, le tramway du Cap-Ferret fait ses premiers tours de roue, en attendant l'inauguration officielle de 1954.

En Charente-Maritime, voici le docteur Pol Gala. Médecin militaire et passionné de trains, il rêve de faire revivre la défunte ligne qui reliait Royan à Ronce-les-Bains. Mais cela s'avère impossible. Il se replie alors à quelques kilomètres de là, sur l'île d'Oléron, et y fait construire un chemin de fer touristique en voie de 60, le P'tit Train de Saint-Trojan, inauguré en 1963.

Mais l'aventure d'un groupe de pionniers lyonnais, qui recèle en son sein quelques *leaders*, est peut-être la plus riche en filiations. Nous sommes en 1957. Une trentaine de copains de la grande région lyonnaise crée le Groupement auxiliaire des exploitations ferroviaires (GAEF), dénomination qui constitue tout un programme à elle seule. La bande de jeunes se fait les dents en essayant de sauver le réseau de montagne Annemasse-Sixt¹⁴ (Haute-Savoie). C'est un échec : « l'exploitant en place

11- Un exemple : plus de la moitié des membres de l'Association des chemins de fer de Haute-Auvergne n'habite pas dans le département du Cantal. Certains viennent même régulièrement de la région parisienne (à 500 km) pour participer à l'exploitation du train.

12- La revue *Connaissance du Rail* publie dans son numéro 69 (juillet-août 1986), p. 4-14, une étude relative aux différents « tramways forestiers ayant existé sur la presque île du Cap-Ferret ».

13- Aujourd'hui, elle se nomme « la plage du Petit Train ».

14- Voir le commentaire que Marc Dahlström donne à l'image qu'il publie p. 280 : « Bien qu'étant encore compétitive et dotée d'un potentiel touristique important, elle succomba en 1959 à la vague déferlante de phobie envers les réseaux secondaires », Marc Dahlström, *La France à voie étroite*, Franconville, autoédition, 1989.

comme les élus locaux souhaitent s'en débarrasser¹⁵. » La mode du moment est à l'automobile. Ces amateurs ne se découragent pas pour autant. En 1961, ils ont enfin « leur » chemin de fer à Meyzieu, dans la banlieue lyonnaise. C'est un petit train en voie de 60, qui parcourt 1,4 km pour relier l'arrêt du car à la plage d'une base de loisirs. Il est à vapeur. L'affaire n'est pas simple pour autant. La proposition faite par les amateurs en 1959 au maire de Meyzieu est acceptée, mais il faut attendre patiemment l'expropriation d'une butte de terre. Le CFTM (Chemin de fer touristique de Meyzieu), société anonyme, connaît le succès : matériels anciens et visiteurs affluent, jusqu'au jour de 1967 où le nouveau maire de Meyzieu prie nos amateurs, au titre d'une installation précaire et révocable, d'aller jouer au train ailleurs.

Leur regard se porte alors sur le Chemin de fer du Vivarais, dont la fermeture intervient fin octobre 1968. Une section de cet ancien réseau, Tournon-Lamastre (33 km), est exploitée comme chemin de fer touristique dès juin 1969¹⁶. Entre temps, la société CFTM (Chemin de fer touristique de Meyzieu) est devenue la société CFTM (Chemins de fer touristiques de montagne). Or la dimension est tout autre : entre 1,4 km en voie de 60 et 33 km en voie métrique, il y a une différence d'échelle qui demande des paris sur le succès de l'aventure qui engagent le patrimoine personnel de certains membres. Loin de rester indifférent à tous ces efforts, le conseil général de l'Ardèche prête main forte en octroyant un prêt à taux zéro aux audacieux. Marc Dahlström relève que le Chemin de fer du Vivarais, dans sa version touristique, « dès le départ a connu un succès immense ». Il devient « un haut lieu du tourisme ferroviaire en Europe »¹⁷.

Les deux « vagues » de chemins de fer touristiques

Un peu partout en France, les amateurs s'activent. Dans un premier temps, c'est l'urgence qui prime : il faut sauver du ferrailage locomotives, voitures, wagons. Nos amis des chemins de fer rachètent, stockent, réparent... Dans un second temps, l'idée vient à l'esprit des amateurs : pourquoi ne pas leur redonner vie, autrement dit, faire à nouveau circuler ces matériels historiques ?

15- Dans Jacques Ricaud et Joël Royer, *Regards sur les chemins de fer secondaires*, Breil-sur-Roya, Les Éditions du Cabri, 2002, p. 4. Les informations relatives au chemin de fer touristique de Meyzieu sont prises à la même source.

16- Une autre partie de l'ancien Chemin de fer du Vivarais est aujourd'hui préservée par l'association « Voies ferrées du Velay ». Il s'agit de la section Dunières – Saint-Agrève.

17- M. Dahlström, *op. cit.*, p. 244, pour les deux citations.

Une « première vague » de création de chemins de fer touristiques prend appui sur les décombres des anciens réseaux secondaires ou agro-industriels. En voici une chronologie.

- 1966 : l'Association du musée des transports de Pithiviers (Loiret) réutilise un réseau ferré destiné au transport des betteraves ;

- 1967 : le Chemin de fer d'Abreschviller (Moselle) fait revivre un réseau forestier dans le massif vosgien ;

- 1969 : l'Association bordelaise des amis des chemins de fer (ABAC) exploite la ligne Sabres-Labouheyre qui dessert le tout jeune Écomusée de Marquèze (Landes) ;

- 1970 : le Chemin de fer de la vallée de l'Ouche, reconstruit à écartement plus réduit sur une plate-forme ferroviaire existante, est créé ;

- 1971 : le P'tit train de la Haute-Somme (Somme) redonne vie à un réseau mi-betteravier, mi-stratégique ;

- 1972 : le réseau dit « des bains de mer de la Somme » est sauvé, sans même avoir eu le temps de fermer. Il devient le Chemin de fer de la baie de la Somme (CFBS) ;

- 1975 : le Chemin de fer touristique du Tarn (CFTT), véritable reconstruction d'un réseau disparu, est inauguré ;

- 1976 : le Musée des transports de la vallée du Sausseron (MTVS, Val d'Oise) ouvre ses portes. « Pour la première fois, on va reconstruire toutes les installations d'un dépôt et d'une gare de départ et ensuite reposer une ligne à voie métrique sur une ancienne plate-forme de chemin de fer départemental », relève Claude Wagner¹⁸ ;

- 1980 : le « Train des pignes » du Groupe d'étude pour les chemins de fer de Provence (GECP) organise ses premiers voyages nostalgiques sur le réseau du Chemin de fer de Provence ;

- 1988 : le Chemin de fer minier de la Mure (Isère) est repris en exploitation touristique.

Cependant, tous les réseaux susceptibles de présenter un intérêt touristique et/ou historique ne sont pas sauvés. Les raisons de ces échecs sont de deux types :

- l'absence (ou le nombre insuffisant) d'amateurs ferroviaires. « Chaque sauvegarde a pu être réalisée par la constitution d'un groupe motivé. La disparition intégrale du Réseau Breton à voie métrique résulte de l'absence d'un tel groupe en Bretagne au début des années 70¹⁹ » ;

18- Préface de Claude Wagner à M. Dahlström, *op. cit.*, p. 3.

19- Voir Claude Bouchaud et François Cheveau, « La contribution des chemins de fer touristiques à la préservation et à la mise en valeur du patrimoine historique et culturel des chemins de fer », in « Le patrimoine ferroviaire : enjeux, bilans et perspectives », Actes du 6^e colloque de l'AHICF, Mulhouse, (*suite de la note page suivante*)

- l'absence de soutien des pouvoirs publics. L'attitude du conseil général de l'Ardèche qui a joué un rôle actif dans la préservation du Chemin de fer du Vivarais contraste avec celle du conseil général de Lozère dont le soutien au projet présenté pour sauver le CFD Lozère a finalement fait défaut.

Mais tout n'est pas forcément de leur faute : dans quelques cas l'attitude vindicative d'amateurs ferroviaires²⁰ a pu contribuer à crispier les relations interpersonnelles et à condamner des projets.

Malgré les échecs, le mouvement des chemins de fer touristiques est bel et bien engagé. Les bases physiques (les réseaux d'intérêt local) de cette « première vague » étant épuisées, la dynamique se poursuit d'une manière différente dans les années 1980 et 1990. Nous parlons donc d'une « seconde vague ». Les chemins de fer touristiques fleurissent à nouveau, mais sur des portions de lignes secondaires du réseau ferré national, à voie normale. Cette « seconde vague » n'est pas entièrement tarie aujourd'hui. Elle correspond plus ou moins aux chemins de fer touristiques d'animation locale²¹.

Comme la première, cette seconde vague a elle aussi ses figures marquantes. Un seul exemple parmi bien d'autres : nous avons ainsi rencontré M. Jean-Michel Piernetz. Cadre à la SNCF, aujourd'hui à la retraite, il fait ses premières armes touristiques sur l'infortuné Chemin de fer touristique du Rabodeau (à voie normale), dans les Vosges. Un échec ne l'arrête pas. En 1983 il fonde l'ATM (Autorail touristique du Minervois, basé à Narbonne, encore à voie normale), premier cas en France d'utilisation d'une infrastructure du réseau ferré national exploitée par la SNCF par une association. En 1997, nous le trouvons aux confins du Cantal et de la Corrèze, instigateur du « Gentiane Express »²² (toujours sur voie normale) exploité par l'ACFHA (Association des chemins de fer de Haute-Auvergne) dont il est aujourd'hui le président. C'est l'exemple de toute une « carrière » menée sur voie normale, entre grands et « petits trains », à travers les régions de France.

(suite) 24-26 septembre 1998, *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 20-21 (printemps-automne 1999), p. 269-275, p. 270. Parmi les réseaux démantelés et susceptibles de présenter un attrait touristique, nous citerons, outre le Réseau breton, le CFD Lozère ainsi que deux lignes corréziennes : les Tramways de Corrèze (TC), le PO Corrèze (POC). 20- J. Ragon et J.-P. Renaudet précisent que « Les "talibans du rail" sévissent encore, apportant leur lot de difficultés dans le tourisme ferroviaire naissant », Jacques Ragon et Jean-Pascal Renaudet, « Le patrimoine ferroviaire : les voies de la communication », in « Le patrimoine ferroviaire... », revue citée, p. 301-328, voir p. 310.

21- Voir *infra* notre typologie des chemins de fer touristiques.

22- Parcours : Bort-les-Orgues, Riom-ès-Montagnes, Lugarde (39 km) sur l'ancienne ligne de montagne Bort-les-Orgues – Neussargues. L'appellation « Gentiane Express » est déposée.

Un essai de typologie des chemins de fer touristiques

Dans une tentative de classer nos « petits trains », on peut envisager différentes typologies à critère unique²³ mais elles nous offrent des visions partielles, car unidimensionnelles, des chemins de fer touristiques. Afin de mieux décrire nos « petits trains », tentons une approche plus globale, plus qualitative, donc, nécessairement, plus subjective. Dans cette quête, Etienne Auphan nous indique la voie à suivre : il met en avant une typologie distinguant trois types de chemins de fer touristiques²⁴ :

- les chemins de fer touristiques à caractère ludique ;
- les chemins de fer touristiques à fonction principale de préservation du matériel ou « musées vivants » ;
- les chemins de fer touristiques d'animation régionale.

En revanche, il rejette comme étant hors du domaine des chemins de fer touristiques les systèmes ferroviaires d'accès aux grands sites touristiques qui selon lui n'ont rien de commun avec les « petits trains » apparus dans les dernières décennies. Ce rejet, s'il semble effectivement logique dans le cadre de son propre travail, ne se justifie pas aux termes de notre définition des chemins de fer touristiques.

Aussi, nous retenons la typologie d'Etienne Auphan, à deux nuances près :

- nous y ajoutons les chemins de fer touristiques d'accès aux grands sites ;
- nous préférons parler de « chemins de fer touristiques d'animation locale » plutôt que de « chemins de fer touristiques d'animation régionale ». Le terme « régional » nous semble en effet trop ambitieux pour décrire la plupart des situations rencontrées sur le terrain (tabl. 1).

23- Par exemple en fonction de l'écartement des voies, du cadre géographique (montagnard, urbain, maritime, rural) ou bien de la nature des exploitations (professionnelle ou associative).

24- Voir Etienne Auphan, « Les chemins de fer touristiques entre patrimoine et tourisme récréatif », in « Le patrimoine ferroviaire... », revue citée, p. 255-268.

Catégories	Accès grands sites	Caractère ludique	Musées vivants	Animation locale	TOTAL
Nombre de chemins de fer touristiques	5	12	18	46	81
Kilométrage total	61	35,3	58,7	1 100,9	1 255,9
Longueur moyenne des réseaux concernés (en km)	12,2	2,9	3,3	23,9	15,5
% longueur totale représenté par la catégorie	4,9	2,8	4,7	87,6	100

Tableau 1. Importance relative des catégories de chemins de fer touristiques, selon le kilométrage des réseaux concernés (base : 81 chemins de fer touristiques).

Source : *ibid.*, p. 87.

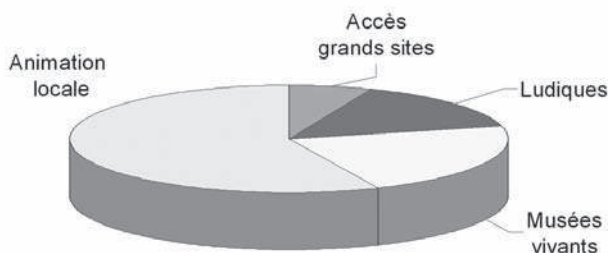
Avec plus de 87 % de la longueur totale, les chemins de fer d'animation locale établissent une domination écrasante. Elle est logique, car d'une part les réseaux de ce type sont majoritaires (46 sur 81) ; d'autre part, ils sont bien plus longs que les autres catégories (23,9 km en moyenne contre 2,9 km pour les chemins de fer touristiques à caractère ludique et 3,3 km pour les « musées vivants »).

Catégories	Accès grands sites	Caractère ludique	Musées vivants	Animation locale	TOTAL
Nombre de chemins de fer touristiques	5	7	9	30	51
Nombre annuel de visiteurs (milliers)	1 360,0	176,1	88,3	732,5	2 356,9
Nombre moyen annuel de visiteurs par réseau (milliers)	272	25,2	9,8	24,4	45,9
% nombre total de visiteurs reçu par les réseaux de la catégorie	57,7	7,5	3,7	31,1	100

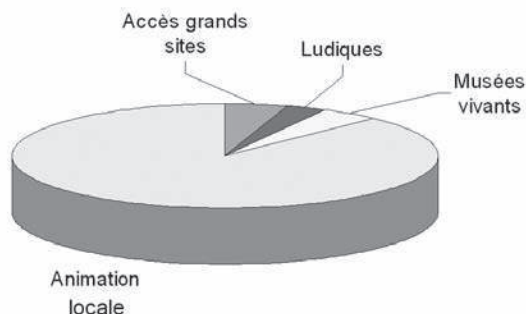
Tableau 2. Importance relative des catégories de chemins de fer touristiques, selon le nombre de visiteurs des réseaux concernés (base : 51 chemins de fer touristiques).

Source : *ibid.*, p. 87.

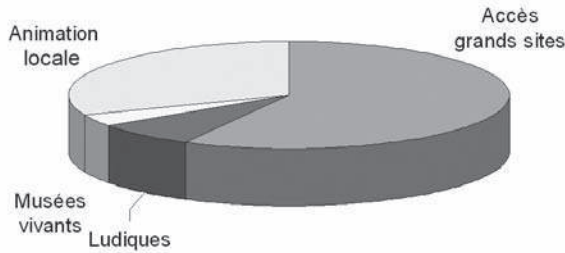
La situation est tout autre en terme de fréquentation (tabl. 2). La palme revient aux chemins de fer touristiques d'accès aux grands sites (58 % des visiteurs) avec une moyenne de 272 000 visiteurs par exploitation. Les chemins de fer touristiques à caractère ludique et d'animation locale affichent quant à eux une fréquentation moyenne plus de dix fois moindre (respectivement 25 200 et 24 400 visiteurs). Enfin, la fréquentation moyenne des « musées vivants » (9 800 visiteurs) est plus de 25 fois moindre. Par ce biais est révélée une des caractéristiques essentielles du secteur des « petits trains » : l'existence de contrastes énormes entre les différentes familles de chemins de fer touristiques. Nous pouvons supposer qu'il en découle des situations très diverses. Les trois graphiques qui suivent résument par l'image ces contrastes.



Graphique 1. Répartition des chemins de fer touristiques par catégorie (base : 81 chemins de fer touristiques). Source : *ibid.*, p. 88.



Graphique 2. Kilométrage des chemins de fer touristiques par catégorie (base : 81 chemins de fer touristiques). Source : *ibid.*, p. 89.



Graphique 3. Fréquentation des chemins de fer touristiques par catégorie (base : 51 chemins de fer touristiques). Source : *ibid.*, p. 89.

Entrons maintenant dans le détail de chacune de nos quatre catégories.

Les chemins de fer touristiques d'accès aux grands sites

Les cinq chemins de fer touristiques d'accès aux grands sites sont caractérisés par une mise en service ancienne (entre 1888 et 1932). Soit ils sont conçus d'emblée pour le tourisme (Train du Montenvers – Mer de Glace, Tramway du Mont-Blanc, Petit Train de la Rhune), soit ils résultent dans leur forme actuelle d'une reconversion réussie d'une ligne à vocation initialement industrielle (Petit train d'Artouste, Chemin de fer de la Mure).

Quatre sur cinq sont à traction électrique²⁵ et à voie métrique (Train du Montenvers – Mer de Glace, Tramway du Mont-Blanc, Petit Train de la Rhune, Chemin de fer de la Mure), et parmi ces quatre trois sont à crémaillère (Train du Montenvers – Mer de Glace, Tramway du Mont-Blanc, Petit Train de la Rhune).

Ces chemins de fer touristiques, au caractère montagnard affirmé, se développent pour la majorité d'entre eux sur un « modèle suisse », largement diffusé en Europe, associant l'électricité, le chemin de fer et le tourisme²⁶ : les « petits trains » appartenant à cette catégorie abondent en Suisse. Les cinq trains touristiques appartenant à cette catégorie

25- À l'origine à traction vapeur, puis par la suite convertis à la traction électrique.

26- Selon Christophe Bouneau (Cours d'histoire du tourisme, université Michel-de-Montaigne – Bordeaux III, 2006).

sont tous exploités par des entreprises délégataires de service public : Compagnie du Mont-Blanc (2 trains), CFTA (2 trains), Altiservice (un train)²⁷.

D'une longueur moyenne (entre 4 et 30 km), les chemins de fer touristiques d'accès aux grands sites génèrent des flux très importants : plus de 1 350 000 visiteurs en 2006, soit près de 60 % du trafic de l'ensemble des « petits trains »²⁸. Bien installés dans une région à l'attrait touristique fort (Haute-Savoie, Pyrénées-Atlantiques, Isère), ils sont pérennes. Toutefois, la lente érosion de leur fréquentation enregistrée entre 1991 et 2006, certes en valeur relative (de 71 % à 58 % de la fréquentation totale) mais, plus grave, également en valeur absolue (d'environ 1 550 000 à environ 1 350 000 voyageurs), constitue une menace sur le long terme. Cette érosion globale cache néanmoins des évolutions contrastées selon les massifs montagneux : la fréquentation des deux trains pyrénéens augmente tandis que celle de deux des trois trains alpins baisse, traduisant probablement des changements dans les destinations touristiques et/ou les dynamiques diverses des exploitants. Toujours est-il que nous retrouvons ici la concurrence Alpes-Pyrénées, présente dans maints domaines : sports d'hiver, tourisme estival, secteur industriel des sports de glisse.

Les chemins de fer touristiques ludiques

Les douze exploitations que nous avons placées dans cette catégorie ont comme principal objectif de divertir un temps leurs visiteurs venus faire un tour en « petit train ». Elles peuvent avoir accessoirement une activité de déplacement dans leur zone d'animation, être incluses dans des bases de loisirs ou des parcs ou enfin constituer des attractions en elles-mêmes. Elles ne sont pas spécifiquement situées dans des régions touristiques et à ce titre participent à l'essaimage des chemins de fer touristiques sur tout le territoire français.

Leurs caractéristiques communes sont une circulation sur des voies sub-métriques (généralement voie de 60) et des lignes courtes (souvent de 1 à 3 kilomètres, plus rarement jusqu'à 6 ou 7). Les sept « petits

27- La Compagnie du Mont-Blanc, la CFTA et Altiservice sont respectivement des filiales de la Compagnie des Alpes (elle-même filiale de la Caisse des dépôts), de Veolia Environnement et de la Lyonnaise des eaux (Groupe Suez). Le « parrainage » des chemins de fer touristiques appartenant à cette catégorie par les grands groupes constitue un trait caractéristique.

28- Pour certains, l'exploitation hiver comme été (trains de Haute-Savoie) contribue logiquement à accroître les flux transportés. En outre ces chemins de fer peuvent assurer une fonction de déplacement pour une part de leur clientèle (skieurs).

trains » pour lesquels nous disposons de données de fréquentation drainent quelque 175 000 visiteurs, soit 7,5 % du total, mais un chiffre en hausse de près de 25 % par rapport à 1991. Souvent (mais pas toujours) gérés par des associations, les chemins de fer touristiques ludiques affichent eux aussi une certaine stabilité dans le temps. Toutefois, cette apparente solidité masque les combats quotidiens des équipes pour maintenir lignes et matériels en état et pour attirer à eux des flux de touristes toujours prêts à s'intéresser à d'autres attractions.

Ces « petits trains » ont en commun de ne pouvoir être rattachés à une logique de conservation patrimoniale, même si certains peuvent exploiter des matériels sauvegardés. En effet, dans l'esprit de leurs protagonistes c'est le plaisir d'un petit tour en train qui prime ; la motivation d'une collection de matériels anciens, lorsqu'elle est présente, ne revêt qu'un caractère accessoire. Certains de ces chemins de fer touristiques tentent progressivement (même si cela ne semble pas toujours une démarche consciente) de « monter en gamme » en accueillant des matériels historiques, notamment des locomotives à vapeur dont la présence peut révéler une lente évolution vers la catégorie des « musées vivants ».

L'apparition des chemins de fer touristiques à caractère ludique échappe à la périodisation en « vagues » que nous avons évoquée. En effet, ces « petits trains » naissent (et meurent) de manière sporadique sur plus d'un siècle. Quelques exemples de naissances : le Petit Train du Jardin d'acclimatation (vers 1880), le Tramway du Cap-Ferret (1952)²⁹, le Train touristique de Saint-Trojan (1963), le Chemin de fer d'Anse (1968), le Chemin de fer des combes (1990).

Les chemins de fer touristiques « musées vivants »

Avec cette catégorie de chemins de fer touristiques, nous entrons de plain pied dans le domaine des amateurs de chemin de fer dont le souci principal est la collection et la préservation de matériels historiques. On trouve dans ce « club » toutes les qualités d'attitudes et de motivation. Au pire, leurs préoccupations sont celles du « collectionneur hamster »³⁰ ; au mieux, le résultat constitue un ensemble muséographique réussi qui séduit un large public.

Le concept souvent revendiqué de « musée vivant » consiste à ne pas laisser immobiles – « comme au musée » – les matériels anciens, mais à les faire rouler comme autrefois, ce qui augmente de façon

29- Lui-même précédé par plusieurs autres « tramways forestiers » qui ont arpenté la presqu'île du Cap-Ferret. Voir note 12.

30- Une exposition non didactique d'objets ferroviaires divers, façon vide-grenier, tend à créer chez le visiteur un certain malaise, celui de ne pas comprendre. E. Auphan (art. cité, p. 258-260) relève que les collections sont parfois réduites à peu de chose.

considérable leur attrait. Une partie des collections circule tandis qu'une autre reste à l'abri (quand abri il y a)³¹. Les mieux équipés des « musées vivants » disposent d'un véritable musée. Le visiteur prend le « petit train » et visite le musée (ou ce qui en tient lieu).

L'élément décisif qui œuvre en faveur de la préservation de matériels en état de marche est la reconnaissance par le ministère de la Culture de la notion de patrimoine industriel. Cette reconnaissance s'est concrétisée par le classement « monument historique » de nombreux matériels ferroviaires anciens, protection administrative qui garantit leur pérennité sur le territoire français et l'octroi de subventions permettant de procéder à des travaux importants³². La collecte des aides constitue en conséquence un enjeu majeur pour la pérennité de cette catégorie de chemin de fer touristique. Le revers de la médaille tel que le ressentent les exploitants est le montage souvent fastidieux d'épais dossiers à fournir aux différentes administrations.

Les chemins de fer touristiques « musées vivants » sont d'une longueur modeste (de quelques centaines de mètres à 7 km), assez proche en moyenne de celle des chemins de fer touristiques à caractère ludique. Ils sont à voie étroite, plus rarement à voie métrique. La construction de la voie peut être postérieure à celle de la remise (le « musée »), car le matériel est dans un premier temps présenté « en statique ». Ce matériel est souvent de nature et d'origines diverses, sans lien direct avec le site, l'écartement constituant la seule contrainte de son choix.

Nous avons recensé 18 chemins de fer touristiques « musées vivants ». L'apparition des premières exploitations de ce type est postérieure à celle des chemins de fer touristiques à caractère ludique. En effet, il a fallu auparavant que le matériel historique devienne disponible, autrement dit que les réseaux d'intérêt local ferment. Beaucoup de nos musées vivants appartiennent à la « première vague ».

31- Abriter les collections constitue un enjeu majeur de la préservation du patrimoine ferroviaire. Garés en plein air, les matériels ferroviaires pourrissent, rouillent et sont la cible des vandales (même en rase campagne).

32- Quand un matériel obtient le classement au titre des « Monuments historiques », les frais de restauration sont pris en charge à hauteur de 50 % par l'État (direction régionale des affaires culturelles, DRAC). Les conseils régionaux peuvent y ajouter leur contribution. Ainsi, dans les régions les plus généreuses, la prise en charge s'élève jusqu'à 95 % du coût des travaux. Pour les chemins de fer touristiques qui possèdent des musées, les aides du FEDER et des conseils généraux peuvent atteindre 70 % des sommes engagées. C'est la loi du 23 déc. 1970 modifiant la loi de 1913 sur les monuments historiques qui élargit la définition de l'objet susceptible de bénéficier du classement aux objets « dont la conservation présente un intérêt public du point de vue de la science ou de la technique ». Les premières protections de matériel ferroviaire ont néanmoins attendu le début des années 1980.

Les neuf « musées vivants » pour lesquels nous disposons de données de fréquentation ont reçu en 2006 environ 88 000 visiteurs, chiffre en stagnation (- 4 %) par rapport à la fréquentation de 1991. Cette évolution peut être la conséquence d'une qualité insuffisante (en termes de richesse et de présentation des collections) chez quelques-uns.

Les chemins de fer touristiques d'animation locale

Avec les chemins de fer touristiques d'animation locale, nous changeons de dimensions sous tous les points de vue : ils sont nombreux (46), avec des voies « lourdes » (40 sur 46 en voie normale, 6 en voie métrique), de surcroît généralement longs (en moyenne 24 km). Ces réseaux tentent de se rapprocher du « vrai » chemin de fer. Ils sont donc les grands des « petits trains » car issus d'une double volonté : il s'agit certes de préserver locomotives, autorails, voitures, wagons... (comme pour la catégorie des « musées vivants ») mais également de faire revivre une ligne donnée, avec ses trains, ses gares, ses installations ferroviaires, en lien avec le tissu économique local passé et présent. Enfin, ils ont structurellement des besoins financiers importants, conséquences directes de la longueur et de l'écartement de leurs voies.

L'apparition de cette catégorie de chemins de fer touristiques est relativement récente : si quelques-uns sont issus de la « première vague », ils ressortissent majoritairement à la « seconde vague ».

Le développement des chemins de fer touristiques d'animation locale peut être compris comme l'aboutissement d'une évolution, l'atteinte du niveau le plus élevé possible d'organisation et d'ambition pour un chemin de fer touristique. Il s'agit bien d'« ambition », car cette catégorie connaît beaucoup de prétendants mais relativement peu d'élus. Dans le meilleur des cas, les chemins de fer touristiques appartenant à cette catégorie se caractérisent par une intégration dans le tourisme local *via* la (re)découverte d'un patrimoine qui n'est plus seulement ferroviaire, mais peut être également naturel, culturel, religieux. Ils peuvent éventuellement s'allier à un écomusée³³. Mais à côté de quelques réussites reconnues (Chemin de fer de la baie de Somme, Chemin de fer du Vivarais, Train à vapeur des Cévennes) qui créent des flux touristiques tels qu'ils génèrent de réelles retombées sur l'économie locale, on regrettera le naufrage de réseaux touristiques qui semblaient pourtant promis à un bel avenir³⁴, on accompagnera de ses vœux les nouveaux

33- Deux cas : le Chemin de fer des Landes de Gascogne, moyen exclusif d'accès à l'Écomusée de Marquèze (Sabres, Landes) ainsi que le Chemin de fer de l'Écomusée d'Alsace.

34- Quelques exemples : Quercyrail (Lot), Rive-Bleue Express (Haute-Savoie), Train à vapeur de Touraine (Indre-et-Loire).

arrivants dont certains affichent une dynamique prometteuse et l'on s'attristera du spectacle qui n'est pas si rare de trains brinquebalants s'essouffant dans nos campagnes : parfois (souvent ?) l'animation locale relève plutôt de la réanimation.

Les chiffres confirment cette impression d'une « agitation tous azimuts » combinée à une certaine « sélection naturelle ». Sur la période 1991-2006, au sein d'un sous-échantillon comportant 30 chemins de fer touristiques d'animation touristique locale, nous dénombrons 11 créations et 3 fermetures. Ainsi, quasiment la moitié de l'effectif est concernée par l'un ou l'autre de ces événements fondamentaux³⁵.

Le trafic quant à lui a bondi de moins de 400 000 entrées à plus de 700 000 (environ + 85 %). Mais un optimisme sans nuances n'est pas justifié : d'abord, les chemins de fer touristiques d'animation locale pris tous ensemble ne représentent qu'à peine 30 % de la fréquentation de l'ensemble des chemins de fer touristiques. Ensuite, sur les quelque 732 000 entrées réalisées par nos 30 réseaux, 491 000 (soit les deux tiers) reviennent aux cinq premiers. Autrement dit, nombreux sont les chemins de fer touristiques d'animation locale qui ne se partagent que des miettes d'un gâteau restreint.

Un autre écueil, à ne pas sous-estimer, est le caractère complexe de la gestion de tels réseaux. Si les choses ne sont pas simples pour les autres catégories, ici les intervenants se multiplient, chacun promouvant ses propres objectifs. Il s'avère ainsi difficile d'« établir un lien sur des structures relevant de compétences diverses avec une dynamique plus longue que les mandats électoraux »³⁶. Il faut du temps, souvent des années, pour que tous tombent d'accord sur un projet de chemin de fer touristique d'animation locale. La circulation des premiers trains demande quelques années supplémentaires. Dans certains cas, l'accord ne se fait pas, et le projet reste lettre morte. On peut voir dans ce processus une autre forme de « sélection naturelle ».

Ainsi, la force des chemins de fer touristiques d'animation locale, leur globalité, constitue également leur principale faiblesse : beaucoup n'ont pas les moyens (financiers, techniques, humains) de leurs ambitions.

Quels avenir pour les chemins de fer touristiques ?

Face aux caractères divers et variés des chemins de fer touristiques, peut-on se risquer à faire de la prospective ? À la lumière de ce qui précède, l'avenir des chemins de fer touristiques nous apparaît sous des jours différents selon les catégories de réseaux.

35- À titre de comparaison, pendant la même période, les chemins de fer touristiques appartenant aux trois autres catégories sont globalement stables.

36- J.-M. Gasc, rapport cité, p. 22.

Les chemins de fer touristiques d'accès aux grands sites ne présentent pas de souci majeur. Grâce à une fréquentation très importante sur des voies d'une longueur modérée, ils bénéficient d'une « rente de situation » par rapport aux autres types de « petits trains ». Toutefois, les chemins de fer qui appartiennent à ce groupe ne doivent pas s'endormir sur leurs lauriers : il leur faut veiller à maintenir leurs infrastructures en état, continuer à attirer les touristes. Les moins performants d'entre eux ne sont pas à l'abri d'un lent déclin qui peut, sur le long terme, mettre leur existence en cause. Les chemins de fer touristiques d'accès aux grands sites constituent-ils pour autant une catégorie figée ? Certes, des installations nouvelles sont difficiles : l'établissement d'un chemin de fer à voie métrique à crémaillère représente des investissements lourds qui ne peuvent être amortis que par une fréquentation massive. Les sites répondant à ce critère sont majoritairement déjà équipés. La conversion d'installations industrielles vers une vocation touristique, comme cela a été le cas pour le Petit train d'Artouste ou le Chemin de fer de La Mure, n'est plus possible non plus : à notre connaissance, les installations de ce type n'existent plus. Toutefois, la volonté de développer un tourisme respectueux de l'environnement (écotourisme) pourrait aboutir, d'ici quelques années, sur certains sites, à privilégier à nouveau un accès ferroviaire en lieu et place d'un accès routier³⁷.

Les chemins de fer touristiques à caractère ludique, s'ils ont l'inconvénient de ne pas disposer de grands moyens, ont l'avantage de ne pas faire montre d'ambitions démesurées, ce qui les place dans une situation équilibrée. Comme l'histoire nous l'a montré, des installations nouvelles de chemins de fer touristiques de ce type nous semblent toujours possibles et parfois même souhaitables :

- leur concept ouvre la voie à une mise en valeur de sites touristiques d'intérêt secondaire ou à une mise en place dans des bases de loisirs, jardins publics, etc. ;

- leurs coûts d'établissement et d'exploitation sont raisonnables. Ils sont ainsi à la portée d'associations, de petits entrepreneurs, de collectivités territoriales, voire de particuliers fortunés ou de passionnés ;

- ils pourraient remplacer avantageusement certains petits trains routiers.

Les chemins de fer touristiques « musées vivants » ne sont pas immédiatement menacés, mais plusieurs dangers les guettent à terme : le piège du « bric-à-brac » ferroviaire, l'absence de renouvellement dans l'attrait muséal, la forte sensibilité aux subventions. Quel est le potentiel

37- On notera ainsi le projet de reconstruire un chemin de fer touristique pour l'accès au Puy-de-Dôme.

en installations nouvelles ? Il nous semble désormais limité et ce, pour plusieurs raisons : la difficulté de trouver du matériel ancien en quantité suffisante ou à des prix abordables³⁸, les délais et les coûts de remise en état de ce matériel, l'existence de structures de ce type déjà opérationnelles. Un indice de cet état de fait qui ne trompe pas est la difficulté que rencontrent des projets nouveaux à se monter.

Les chemins de fer touristiques d'animation locale constituent à notre avis la catégorie la plus problématique. Ils ont souvent beaucoup d'ambitions, mais des moyens très variables selon le soutien dont ils disposent. Les décideurs (départements, mais aussi régions et autres collectivités territoriales comme les groupements de communes) sont appelés à jouer un rôle primordial dans leur survie et dans leur développement. Or le soutien qu'ils apportent aux chemins de fer touristiques d'animation locale a son prix. Certes, parfois ces derniers équilibrent leur exploitation et peuvent même assurer l'entretien courant de la voie. Le soutien des collectivités locales est en revanche très attendu en matière d'infrastructures, dont la réparation voire la réfection complète n'est pas à la portée des associations. Or l'explosion de l'offre ferroviaire lors de la « seconde vague » a créé son lot de produits touristiques plus ou moins adaptés à un marché en pleine évolution : les collectivités territoriales, responsables devant leurs électeurs, ne peuvent pas, au risque d'augmenter exagérément la pression fiscale, saupoudrer de subventions tous les chemins de fer touristiques existant ou en projet. Une sélection devrait s'opérer entre les chemins de fer touristiques appartenant à cette catégorie, qui distinguerait d'un côté les plus chanceux (ou ceux qui sont déjà solidement établis), à savoir des chemins de fer touristiques soutenus par les décideurs, qui s'inscrivent dans une réelle dynamique locale. Dans un retour aux sources, la tendance est à la départementalisation des infrastructures³⁹, avec à terme, là où ils seront justifiés, leur utilisation à la fois pour le trafic commercial voyageurs, le trafic touristique, voire le fret⁴⁰. De l'autre côté seraient les « oubliés », probablement plus nombreux, qui (sur)vivront aussi longtemps que le permettront les autorisations administratives de circulation.

38- La « chasse » aux matériels ferroviaires conduit les amateurs bien au-delà des frontières nationales : Europe de l'Est, Afrique, Extrême-Orient. . .

39- Cette « départementalisation » des infrastructures est déjà entamée : Chemin de fer de la baie de Somme, Chemin de fer du Vivarais pour n'en citer que deux.

40- Moyennant une modification de la réglementation. De ce point de vue, on peut parler d'une « exception française ».

Professionnalisation et tourisme durable : deux enjeux majeurs

On a parfois coutume d'opposer les « petits trains » associatifs à ceux qui sont gérés par des professionnels du transport (entreprises notamment). Il y aurait ainsi d'un côté les amateurs, aux prestations approximatives, générant peu de fréquentation (donc de retombées économiques), et de l'autre les « pros », dont l'activité aurait des retombées économiques réelles. Cette approche nous semble relever de la caricature, car elle est démentie par les faits : d'une part certains chemins de fer touristiques à caractère associatif gèrent des trafics importants avec un professionnalisme qui n'a rien à envier à celui des « pros », d'autre part le caractère associatif peut être un choix de fonctionnement pertinent.

En ce qui nous concerne, nous pensons que les vrais enjeux sont ailleurs : non dans le statut des exploitants, mais plutôt dans le professionnalisme de leur gestion. Aussi, nous préférons parler de la nécessaire professionnalisation des chemins de fer touristiques. C'est en effet la professionnalisation qui pourra établir un cercle vertueux : des prestations professionnelles attirent davantage de visiteurs, d'où une fréquentation supérieure qui légitime le chemin de fer touristique auprès des décideurs. Le « petit train » plébiscité par les flux touristiques sollicite et obtient les aides permettant son développement ultérieur. La création de véritables synergies entre les chemins de fer touristiques et les économies locales est à ce prix.

La situation des chemins de fer touristiques au Royaume-Uni, en Allemagne ou en Suisse nous montre qu'il est possible de faire beaucoup mieux. Dans ces pays, les « petits trains » bénéficient d'un environnement nettement plus favorable à leur développement : amateurs et visiteurs nombreux, reconnaissance de la part des pouvoirs publics de leur rôle économique. Pour ne citer qu'un exemple emblématique, au Pays de Galles, le Welsh Highland Railway, fermé depuis 70 ans, ressuscité par l'action des bénévoles et des subventions : pas moins de 40 km de voie de 60 sont en cours de pose. De quoi faire rêver les « ferrovipathes » hexagonaux qui bataillent parfois des années pour poser leurs premiers mètres de voie.

Un autre enjeu de taille pour les chemins de fer touristiques réside selon nous dans le développement d'un tourisme durable (ou écotourisme). Pour schématiser, la « mise en tourisme » d'un site donné se heurte à deux écueils. Le premier est le dépassement d'un seuil économique. En effet, en dessous d'un certain seuil de fréquentation, les retombées d'un « petit train » sur l'économie locale restent nulles ou

négligeables. Le premier enjeu pour l'aménageur est donc de dépasser ce seuil à caractère économique. Mais, avec le succès d'un site, l'aménageur se heurte tôt ou tard à un second enjeu : le non dépassement d'un seuil écologique. En effet, au-delà de ce seuil écologique, le tourisme devient un « tourisme Attila »⁴¹, c'est-à-dire qu'il entraîne la dégradation du site (et à terme la baisse de son attractivité). En conséquence, toute activité touristique responsable est pour ainsi dire bornée entre seuil économique et seuil écologique. Le défi pour l'aménageur est d'obtenir la fréquentation la plus élevée possible (donc le maximum de retombées économiques) dans l'espace compris entre les deux seuils. C'est là qu'intervient le choix du moyen de transport, qu'il s'agisse de l'accès à un site ou du déplacement à l'intérieur de ce site. Moyen de transport à la fois peu gourmand en énergie fossile, peu polluant, faible consommateur d'espace mais offrant une forte capacité, le chemin de fer dispose d'atouts incomparables par rapport à ses rivaux, essentiellement la voiture individuelle et l'autobus⁴².

Singuliers et pluriels, héritiers du passé et vecteurs d'avenir, nos chemins de fer touristiques, professionnalisés et « durables », pourraient constituer un micro-secteur économique appelé à se développer⁴³.

41- L'expression est de Jean-Pierre Lozato-Giotart, *Le Chemin vers l'écotourisme. Impacts et enjeux environnementaux du tourisme aujourd'hui*, Paris, Delachaux et Niestlé, coll. « Changer d'ère », 2006.

42- Pour un trafic donné, l'utilisation du chemin de fer, même en traction diesel, génère bien moins de nuisances que l'autobus et *a fortiori* que la voiture individuelle. À titre d'exemple, on peut imaginer quel effet aurait sur le site de la Mer de Glace l'acheminement des quelque 700 000 visiteurs empruntant annuellement le Train du Montenvers - Mer de Glace par un transport routier classique.

43- L'auteur estime le poids des chemins de fer touristiques en France à environ 300 emplois directs rémunérés (équivalents temps plein), hors bénévolat. L'intérêt de ces emplois est d'autant plus fort qu'ils se créent (pour une part) dans des zones rurales où la démographie est déprimée et les activités rares.

Bibliographie

- Auphan, Etienne, « Les chemins de fer touristiques entre patrimoine et tourisme récréatif », in « Le patrimoine ferroviaire : enjeux, bilans et perspectives », Actes du 6^e colloque de l'AHICF, Mulhouse, 24-26 septembre 1998, *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 20-21 (printemps-automne 1999), p. 255-268.
- Bouchaud, Claude et Cheveau, François, « La contribution des chemins de fer touristiques à la préservation et à la mise en valeur du patrimoine historique et culturel des chemins de fer », in « Le patrimoine ferroviaire... », *ibid.*, p. 269-275.
- Dahlström, Marc, *La France à voie étroite*, Franconville, autoédition, 1989.
- Gasc, Jean-Michel, « Les chemins de fer touristiques », état des lieux réalisé pour l'AFIT (Agence française d'ingénierie touristique), 1994.
- Lozato-Giotart, Jean-Pierre, *Le Chemin vers l'écotourisme. Impacts et enjeux environnementaux du tourisme aujourd'hui*, Paris, Delachaux et Niestlé, coll. « Changer d'ère », 2006.
- Marchi, Jean-Jacques, « Les chemins de fer touristiques entre nostalgie et innovation (1957-2007) », mémoire de Master 2 recherche en sciences économiques, spécialité « histoire économique », sous la dir. de Bertrand Blancheton, université de Bordeaux IV, 2007.
- Ragon, Jacques et Renaudet, Jean-Pascal, « Le patrimoine ferroviaire : les voies de la communication », in « Le patrimoine ferroviaire... », revue citée, p. 301-328.
- Ricaud, Jean et Royer, Joël, *Regards sur les chemins de fer secondaires*, Breil-sur-Roya, Les Éditions du Cabri, 2002.